

# KOMPASS NEWS

Juli-August 2019

NAUTILUS  
INTERNATIONAL

The Union  
newsletter for  
Switzerland

## Erfolgreiche Mitglieder-Jahresversammlung von Nautilus Schweiz mit öffentlichem Seminar zur **Zukunft des Berufs Binnenschiffer**

Am 18. Juni 2019 fand morgens zunächst die achte ordentliche Jahresversammlung der Sektion Schweiz von Nautilus International in Basel statt. Vielen Dank an die Mitglieder, die zum Teil mit weiter Anreise diesen Anlass wahrnahmen. Zu Beginn wurde Heidi Fritz für ihre 30-jährige Gewerkschaftsmitgliedschaft geehrt. Dann wurden Mitglieder des Nationalkomitees sowie der Nationalsekretär für vier Jahre wiedergewählt. Das Nationalkomitee besteht neben den Funktionären Holger Schatz und Piet Dörflinger, Marcel van den Broek und Mark Dickinson aus vier berufstätigen Basismitgliedern. Das Komitee trifft sich zweimal pro Jahr und bespricht die strategische Ausrichtung der Gewerkschaftspolitik

Im weiteren Verlauf skizzierte Mark Dickinson kurz die länderübergreifenden Aktivitäten von Nautilus, ging wieder einmal auf den Brexit ein und warf einen Ausblick auf den Kongress von Nautilus im Oktober 2019 in Rotterdam. Holger Schatz bilanzierte dann ausführlich die Arbeit von Nautilus Schweiz im vergangenen Jahr. Hierzu gibt es auch einen Jahresbericht, den Mitglieder von uns auf Anfrage ebenso zugeschickt bekommen wie das Protokoll der Jahresversammlung.

Am Nachmittag fand dann im feierlichen Galerisaal des Volkshauses das Seminar statt, bei dem dann neben den Mitgliedern auch zahlreiche Vertreter von Reedereien und Behörden anwesend waren. Zunächst skizzierte der Schulleiter des Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Duisburg die



derzeitige Situation in der Berufsausbildung zum Binnenschiffer. Im Zentrum stand dabei die EU- Richtlinie 2017/2397 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt, die bis 17. 1.2022 umgesetzt werden muss auch in der Schweiz. Die Richtlinie zielt auf eine Vereinfachung grenzüberschreitender Tätigkeiten, eine europaweite Mobilität von Binnenschiffern und eine rechtliche Harmonisierung der Befähigungsausweise. Jedes Mitglied einer Decksmannschaft braucht künftig ein „Unionsbefähigungszeugnis“, bestehende Patente müssen bis 2032 umgetauscht sein. Durch viele Massnahmen soll die Ausbildung

zum Matrosen und je nach Präferenz zum Schiffsführer attraktiver werden, auch für Seiteneinsteiger. Theoretisch wird es in Zukunft möglich sein in 2 Jahren Matrose zu sein, allerdings nur nach Prüfung, und nach weiteren 3,5 Jahren Schiffsführer.

Mit dem Publikum ergab sich dann eine spannende Diskussion, wobei im Kern alle Anwesenden mit uns einig waren, dass die allerwichtigste Massnahme zur Steigerung der Attraktivität des Berufs eine umfassende Verbesserung der Arbeitsbedingungen respektive des Lohns sein muss.

*Fortsetzung auf Seite 2 →*

## UNSERE BÜROS

### BÜRO SCHWEIZ

Rebgasse 1  
CH-4005 Basel  
t +41 (0)61 262 24 24  
f +41 (0)61 262 24 25  
e infoch@nautilusint.org

### BÜRO NIEDERLANDEN

Schorpioenstraat 266  
NL-3067 KW Rotterdam  
Postbus 8575  
NL-3009 AN Rotterdam  
t +31 (0) 10 477 11 88  
f +31 (0) 10 477 38 46  
e infonl@nautilusint.org

## Terminkalender

### 11. Juli

Veranstaltung zur Flusskreuzfahrt, Passau (D)

### 28. August

Hafenmähli, Basel

## Vormerken

### 7. bis 10. Oktober

Nautilus International  
Jahresversammlung

## Teuerungsindex

### Jahresteuerung Stand Juni 2019

Schweiz	+0.9%
Belgien	+2.3%
Deutschland	+1.9%
Frankreich	+1.9%
Niederlande	+2.2%
<b>Euroraum</b>	<b>+1.7%</b>
Bulgarien	+3.0%
Polen	+1.5%
Rumänien	+4.0%
Tschechien	+2.2%
Ungarn	+3,5%
<b>EU28</b>	<b>+1.9%</b>

Quellen: BfS, Eurostat

→ Fortsetzung von Seite 1

Abschliessend präsentierte Berthold Holtmann vom Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST) Ergebnisse der EU-geförderten und von den Sozialpartnern (also auch der ETF) beauftragten Studie "Towards A Sustainable Crewing System" (TASCS). Im Kern erörtert die Studie die Möglichkeiten, die jeweilige Arbeitsbelastung pro Schiffsahrt im Voraus zu berechnen, um so flexibel den Besatzungsbedarf für jedes Schiff bzw. für jeden Einsatz zu berechnen.

Die Studie stösst mittlerweile auf sehr viel Skepsis, nicht nur bei uns, auch seitens von Reedereien. Wir werden demnächst darauf noch einmal zurückkommen, da es ja ohnehin seit Längerem Diskussionen bezüglich der Besatzungsvorschriften gibt, die aus unserer Sicht sicher nicht aufgeweicht werden dürfen.



Mark Dickinson und Holger Schatz würdigen Heidi Fritz für ihre 30-jährige Gewerkschaftsmitgliedschaft



## Veranstaltung in Passau mit Nautilus: Flusskreuzfahrten schadstoffreich und ausbeuterisch!

Auf Einladung der Partei Die Linke referierte Nautilusmann Piet Dörflinger (zweiter v. links) am 11.7.2017. In Passau regt sich seit Jahren der Unmut über die steigende Anzahl von

Flusskreuzfahrtschiffen, die erhebliche Schadstoffe ausstossen. Die Veranstalter wollten jedoch auch die sozialen Aspekte kritisch beleuchtet sehen weshalb sie Piet einluden.

## 100 Jahre Rheinschifffahrt unter Schweizer Flagge – eine Sonderausstellung der Verkehrsdrehscheibe Schweiz

Für das hundertjährige Jubiläum der Rheinschifffahrt organisiert die Verkehrsdrehscheibe Schweiz vom 15. Mai bis 31. Dezember 2019 im Herzen des Basler Rheinhafens eine Sonderausstellung. Die Besucherinnen und Besucher erhalten einen interessanten Einblick in die Entstehung und Entwicklungen der



Rheinschifffahrt der letzten 100 Jahre. Öffnungszeiten und Anfahrts: [www.verkehrsdrehscheibe.ch](http://www.verkehrsdrehscheibe.ch)

# Schiffsunglück in Budapest: Strukturelle Sicherheitsprobleme dürfen nicht dem Personal angekreidet werden

Wir sind schockiert über den neuesten Unfall mit einem Schweizer Flusskreuzfahrtschiff auf der Donau mit vielen Toten. Unabhängig von den noch laufenden Ermittlungen zum Unfallhergang muss festgehalten werden, dass es immer mehr Schiffe und einen immer härteren Wettbewerb gibt, wo im Zweifelsfall die touristischen respektive finanziellen Belange höher gewichtet werden als die Sicherheit.

Es fehlt oftmals an qualifiziertem Personal und manchmal werden Bemannungsvorschriften umgangen, wenn zum Beispiel anstatt drei geforderten Schiffsführern nur zwei an Bord sind. Durch schlechte Arbeitsbedingungen und Löhne hat man sich den Nachwuchsmangel überhaupt erst geschaffen, weil kaum mehr Jugendliche bereit sind, den Karriereweg des Binnenschiffers zu wählen.

Der nun verhaftete Kapitän der Viking Sygn ist zwar kein Mitglied unserer Gewerkschaft,



MV Viking Sigyn. Foto: Wikimedia Commons

dennoch gilt ihm unsere Solidarität. Wir haben mit einigen Mitgliedern sprechen können, die mit ihm schon lange zusammengearbeitet haben. Er wird als sehr zuverlässiger, sehr guter Kapitän beschrieben und darf nun nicht als

Sündenbock benutzt werden. Dies haben wir auch seinem Anwalt mitgeteilt. Der Schiffsführer ist gegen Kautions mittlerweile mit Fussfessel frei und wartet auf den Prozess in Budapest. Im schlimmsten Falle drohen im mehrere Jahre Haft.

## Captains of inland waterway transport call for an end to cannibalisation

Peter Baumgartner

The arrest and deliberate defamation of a captain in Budapest who was involved in a serious shipping accident with fatal consequences caused a considerable wave in inland navigation.

For the first time in inland navigation, many captains signed a petition (see below) protesting against the, in their opinion, unjustified imprisonment of a colleague in Budapest.

The signatories to the petition, that much is certain, are at any rate determined to put an end to the cannibalisation of inland navigation law. In the meantime, the captain has been released under strict conditions, but the Ukrainian's public medial demonstration continues and obviously serves to distract attention from a whole series of unresolved issues that led to the disaster.

We are talking here about nothing less than uniform principles and standards in European inland navigation law. For the area of the Danube waterway, this is a very specific task

of the Danube Commission in Budapest, which has to take it on. But it is no secret that the Danube regime is mainly concerned with itself and that, as a result, the nation states, and even each individual port captain, orient themselves by rules they have made

themselves. Instead of assuming a leading role in the growing Europe of the Community, the Danube Commission, once the first European organisation with a great history, is increasingly losing its importance and influence.

Европа, 05.06.2019

**петиция**

Уважаемый Президент Зеленский,  
уважаемый Посол Украины,  
уважаемая Украина,

От имени капитанов и в интересах украинского народа я прошу, чтобы капитан Чаплинский Юрий Николаевич, гражданин Украины, который был вовлечен в известную аварию на корабле в Будапеште 29 мая 2019 года, предоставил всю помощь в интересах Украины. Причина в том, что украинский капитан Чаплинский был задержан венгерскими властями без какого-либо юридического обоснования и без какого-либо расследования. Вот почему я представляю список сторонников.

C.Y.B.



Питер Вернер, капитан  
Reifgasse 13, A-3500 Krems/D, Austria

Список капитанов петиции для капитана Юрия Чаплинского

Петро Франко, Капитан, Австрийский гражданин,  
Горан Таша, Капитан, Австрийский гражданин,  
Дмитрий Мелья, Капитан, гражданин Болгарии,  
Михаил Криво, Капитан, гражданин России,  
Нико Вельс, Капитан, гражданин Украины,  
Людмила Артемьева, Капитан, гражданин России,  
Петро Стаменич, Капитан, гражданин Сербии,  
Павел Шевченко, Капитан, гражданин Сербии,  
Стефан Димитров, Капитан, гражданин Сербии,  
Дани Габрилович, Капитан, гражданин Сербии,  
Милорад Радович, Капитан, гражданин Сербии,  
Владим Франко, Капитан, гражданин Сербии,  
Александр Павлович, Капитан, гражданин Сербии,  
Стефан Степанович, Капитан, гражданин Сербии,  
Стефан Максимович, Капитан, гражданин Сербии,  
Милош Младенович, Капитан, гражданин Сербии,  
Петро Младенович, Капитан, гражданин Сербии,  
Петро Младенович, Капитан, гражданин Сербии,  
Криво Вельс, Капитан, гражданин Сербии,  
Михаил Франко, Капитан, гражданин Сербии,  
Владим Франко, Капитан, гражданин Сербии,  
Стефан Степанович, Капитан, гражданин Сербии,  
Стефан Максимович, Капитан, гражданин Сербии,  
Томас Франко, Капитан, гражданин Украины,  
Александр Владимирович, Капитан, гражданин Украины,  
Ростислав Степанович, Капитан, гражданин Украины,  
Владим Младенович, Капитан, гражданин Украины,  
Михаил Франко, Капитан, гражданин Чешской республики,  
Юрий Франко, Капитан, гражданин Чешской республики.

Все оригинальные подписи под петицией капитан Чаплинский лично отнес на почту в посольство Украины в Австрии.

Statt des »Kompass vor 50 Jahren« drucken wir hier in gekürzter Fassung die Erinnerungen von Albert Fritz, die er seit 2012 für den »Bullaug« verfasst hat. Albert Fritz ist seit 65 Jahren Mitglied der Gewerkschaft und wird am Ende der Serie über die Gründung der Sektion Schifffahrt im VHTL – einer der Vorläufer von Nautilus – erzählen.

# Mit den Augen eines Schiffsjungen, Teil 5 (fünfter Abschnitt)

2. Juli 1949

So näherten wir uns langsam Dordrecht, wo sich unsere Wege trennten. Wir verabschiedeten uns von der Besatzung des MTS Viola, mir gab der Kapitän die Hand und wünschte mir persönlich alles Gute in meiner Lehrzeit und allen weiterhin gute Reise. Wir steuerten mit unserem Verband Richtung Liegeplatz (Warteraum) der Schleppschiffe, die nach Antwerpen unterwegs waren. (...) Wir lagen mit ca. 10 Schlepp-Schiffen, immer vier nebeneinander, in Warteposition. Nun begann eine grosse Begrüssungs-Zeremonie! (...) Edi stellte mich seinen Kollegen vor; auch hier kam wieder die Bemerkung: Die Schweizer haben es gut, die hatten keinen Krieg. Nach einiger Zeit begannen die Holländer Lieder zu sin-gen. Meist melancholischer Art und ich war überrascht, was für gute Stimmen sie hatten. Plötzlich kam einer auf die Idee, dass ich ein Schweizer Lied sin-gen sollte, was mich etwas verlegen machte. Ich konnte mich zum Glück an das Lied, das wir auf dem Schulschiff gelernt

hatten, erinnern. So hatte ich als Schweizer die Gelegenheit, etwas aus der Heimat vorzutragen:

**Lied des Schweizer Schiffsjungen  
Text und Melodie von Hans Roelli**

*Schiffsjungen im Basler Hafen, wenn andre ruhn und schlafen, hissen wir das Kreuz im roten Feld und fahren in die Welt. Nach der Leventina fahret mer em Rhy na, ahoi! und druf is freii Meer. Schiffjungen, Matrosen werden in Glück und in Beschwerden Kameraden, die sich immer gut, bei Ebbe und bei Flut. Nach der Leventina fahret mer em Rhy na, ahoi! und druf is freii Meer. Schiffjungen sind einst Kapitäne, wir steuern das Schiff und die Kähne durch den Wirbel und der Wellen Spiel, mit fester Hand ans Ziel. Nach der Leventina fahret mer em Rhy na, ahoi! und druf is freii Meer. Zu fahren auf Strom und Meere Ist unsre Treu und Ehre. Liebe Heimat, wir gedenken dein und stehen für dich ein. Nach der Leventina fahret mer em Rhy na, ahoi! und druf is freii Meer.*

Der anschliessende, grosse Applaus machte mich verlegen und glücklich. Ich hatte das Gefühl, ich war einer von ihnen. Es wurde langsam dunkel; ein abermals interessanter Tag neigte sich dem Ende zu. Am nächsten Morgen um 5 Uhr sollte ein Schleppboot bei uns anlegen und uns nach Antwerpen bringen. Auf dieser Talfahrt hatten wir nun 3 Länder durchfahren; morgen sollte es dann weiter ins vierte Land (Belgien, Antwerpen) gehen, worauf ich mich schon riesig freute. **Albert Fritz**

**Erhältlich im Sekretariat**  
**Fachliteratur** auf Bestellung mit 20% Rabatt  
**REKA-Checks** – 1'000 Franken mit 20% Ermässigung  
**Nautilusartikel** Kappen, Mützen, Kugelschreiber, Mausmatten usw.  
**«Ich kenne meine Rechte»**  
 Lehrlingskalender von A bis Z

**Mitglied werden** **Word nu lid**  
[www.nautilusint.org/ch](http://www.nautilusint.org/ch)  
**T** +41 (0) 61 262 24 24, **F** +41 (0) 61 262 24 25, **E** infoch@nautilusint.org  
 Zurücksenden an: Nautilus International, Postfach, CH-4005 Basel



Name & Vorname/Naam: ..... ..... Adresse/Adres: ..... ..... PLZ + Ort/Postcode + plaats ..... Land: ..... Email: ..... Telefon/Telefoon: ..... Arbeitgeber/Werkgever: ..... Beruf/Functie: .....	Ich erkläre den Beitritt zur Gewerkschaft Nautilus International. Ich anerkenne die Statuten und Reglemente der Gewerkschaft Nautilus International. Opzegging van het lidmaatschap dient schriftelijk te geschieden met inachtneming van een opzeggingstermijn van drie kalendermaanden (Statuten Regel 5). Ort/Datum: ..... Unterschrift/Handtekening .....
--	---